



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 349]

नई दिल्ली, शुक्रवार, सितम्बर 16, 2016/भाद्र 25, 1938

No. 349]

NEW DELHI, FRIDAY, SEPTEMBER 16, 2016/BHADRA 25, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 सितम्बर, 2016

सं. टीएएमपी/45/2016-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 एवं 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा हल्दिया गोदी परिसर में तीस वर्षों की रियायती अवधि के लिए “डिजाइन, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन, हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सभी अपेक्षित संबद्ध सुविधाओं सहित बाहरी टर्मिनल-I की स्थापना” परियोजना के संबंध में संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निस्तारण करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

संख्या. टीएएमपी/45/2016-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अगस्त, 2016 के 16वें दिन पारित)

यह मामला, कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त 18 जुलाई, 2016 के हल्दिया गोदी परिसर में 30 वर्ष की रियायती अवधि के लिए डिजाइन, निर्माण, वित्तपोषण प्रचालन, अंतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सभी अपेक्षित संबद्ध सुविधाओं सहित बाहरी टर्मिनल-1 की स्थापना से संबंधित है।

2.1 इस प्राधिकरण ने 26 फरवरी, 2008 की अधिसूचना संख्या टीएएमपी/52/2007-विविध के द्वारा कोयला प्रहस्तन की मशीनीकृत बर्थ और कोयला, लौह अयस्क और अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए बहुउद्देशीय बर्थ सभी महापत्तन न्यासों में स्थापित की जाने वाली पीपीपी परियोजनाओं के अंतर्गत अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में हल्दिया गोदी-II (उत्तर) तथा हल्दिया गोदी-II (दक्षिण) शालुकखली में सभी बैक-अप सुविधाओं के साथ डिजाइन, निर्माण, वित्तपोषण प्रचालन, और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर स्थापित की जाने वाली कोयला प्रहस्तन की मशीनीकृत बर्थ और कोयला, लौह अयस्क और अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए बहुउद्देशीय बर्थ के संबंध में इस प्राधिकरण ने 18 जून, 2012 को आदेश संख्या टीएएमपी/57/2011-केओपीटी पारित किया था, यह आदेश भारत के राजपत्र में 30 जुलाई, 2012 को राजपत्र संख्या 168 के अंतर्गत अधिसूचित हुआ था।

2.2 पोतपरिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने 31 जुलाई 2013 के अपने पत्र संख्या पीआर-14019/16/2012-पीजी के अंतर्गत 31 जुलाई 2013 को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन “महापत्तन न्यास स्थित परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देश 2013” जारी किये। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत (एमओएस) जारी नीतिपरक निदेशों के अनुसरण में, उक्त दिशानिर्देशों को भारत के राजपत्र में 8 अगस्त 2013 को अधिसूचना संख्या टीएएमपी/18/2013-विविध के द्वारा राजपत्र संख्या 214 में अधिसूचित किया गया था। उक्त दिशानिर्देश 31 जुलाई 2013 से प्रभावी हैं।

2.3 तत्पश्चात्, एमओएस ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत महापत्तन न्यास स्थित परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण संबंधी संशोधित दिशानिर्देश 2013 जारी किये और उन्हें 9 सितम्बर, 2013 से प्रभावी किया। उक्त संशोधित दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 254 के द्वारा अधिसूचित किये गए थे।

3.1 इस पृष्ठभूमि में, कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) ने 18 जुलाई, 2016 के अपने पत्र संख्या एडी/0038/पीपीपी/ओटी-1/2914 के द्वारा महापत्तन न्यास परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क संबंधी दिशानिर्देश, 2013 के अंतर्गत 30 वर्ष की रियायती अवधि के लिए हल्दिया गोदी परिसर स्थित टर्मिनल-1 की स्थापना के डिजाइन, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन, और हस्तांतरण (“डीबीएफओटी”) आधार पर सभी बैक-अप सुविधाओं सहित” स्थापना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव दायर किया। इस प्रयोजन के लिए केओपीटी ने 18 जून 2012 के आदेश द्वारा मशीनीकृत बर्थ के लिए निर्धारित अप्रकट प्रशुल्क को अपनाये जाने का चयन किया है।

3.2 प्रस्ताव के मुख्य मुद्दों, जैसे केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किये गए हैं, का सारांश नीचे दिया जा रहा है।

- (i) हल्दिया गोदी परिसर ने 38 मिलियन टन की निर्धारित क्षमता के प्रति वर्ष 2014-15 में 31 मिलियन टन कार्गो का प्रहस्तन किया है। यातायात में कमी का कारण लौह अयस्क और पीओएल के प्रहस्तन में कमी के साथ ही नदी में ड्राफ्ट की कमी होना भी है परिणामस्वरूप छोटे पोत/छोटे पार्सल आधार के पोत ही पत्तन पर आते हैं। यातायात में कमी परादीप और छामरा दो प्रतिस्पर्धी पत्तन पर भी आरोप्य हैं क्योंकि वे एचडीसी यातायात ले जाने हैं और इन दो पत्तनों के पास गहरे ड्राफ्ट हैं।
- (ii) हल्दिया-II स्थित, पहले दो टर्मिनलों का हल्दिया गोदी-II (दक्षिण) एक मशीनीकृत कोयला टर्मिनल है और हल्दिया गोदी-II (उत्तर) एक बहुउद्देशीय बर्थ है जहां कोयला, लौह अयस्क और अन्य शुष्क बल्क प्रहस्तित किया जाता है। मशीनीकृत कोयला बर्थ के लिए क्षमता 6.59 एमटीपीए और बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 5.11 एमटीपीए का निर्धारण किया गया था। लेकिन, केवल एक

- टर्मिनल को अर्थात् हल्दिया गोदी-II (उत्तन) (बहुउद्देशीय बर्थ) को ही डीबीएफओटी पर प्रदान किया गया था। पूर्ववर्ती अवधि की शर्त जुलाई, 2016 तक बढ़ा दी गई थी। इसी बीच, तथापि, ग्राही के परियोजना के साथ जारी रहने की अक्षमता के कारण परियोजना को समाप्त कर दिया गया।
- (iii) एचडीसी स्थित शुष्क बल्क कार्गो की वृद्धिशील प्रमात्रा को प्रहस्तित करने के लिए, पत्तन ने तीसरी तेल जेटी के अनुप्रवाह में डीबीएफओटी आधार पर पीपीपी माध्यम से सभी अपेक्षित सुविधाओं के साथ तटीय बहुउद्देशीय जेटी का निर्माण करने का निर्णय लिया। परियोजना के लिए एचडीसी प्राधिकारियों ने फरवरी, 2010 आरएफक्यू आमंत्रित किये। तथापि, पत्तन में अन्य विकासों के कारण परियोजना को रोक लिया गया।
- (iv) मार्च, 2015 के दौरान, एचडीसी स्थित पोतांतरण प्रचालनों के लिए पीपीपी प्रक्रिया आरंभ की गई और यह निर्णय लिया गया कि पोतांतरण प्रक्रिया से संबंधित उप-पोतों का प्रहस्तन अनन्य रूप से गोदी बेसिन बर्थ 2 और 8 पर किया जायेगा।
- (v) शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन और भीतरी प्रदेश में अन्य विकासों की बढ़ रही जरूरतों के कारण, एचडीसी ने यातायान मांगों के संदर्भ में प्रस्ताव की नए सिरे से समीक्षा करने और पत्तन द्वारा इसे निष्पादित करने का निर्णय लिया। तदनुसार बाहरी टर्मिनल-1 पर तटीय जेटी की स्थापना के लिए व्यवहार्यता अध्ययन आरंभ किया गया।
- (vi) इस प्रकार, पत्तन ने मुख्यतः सभी प्रकार के कोयले/कोक के प्रहस्तन के लिए बाहरी टर्मिनल-1 पर डीबीएफओटी आधार पर पीपीपी माध्यम से अपेक्षित बैक-अप सुविधाओं के साथ एकीकृत मशीनीकृत प्रणाली की तटीय जेटी की स्थापना का निर्णय लिया। पत्तन ने 28 जुलाई, 2016 को पहले ही आरएफक्यू आमंत्रित कर रखे हैं। यह बर्थ तीसरी तेल जेटी की मूरिंग डाल्फिन एमडी 4 से 30 मीटर दूर स्थित होगी तथा बर्थ की लंबाई 270 मीटर और चौड़ाई 25 मीटर होगी। इससे हापरों और कंवेयरों के साथ हार्बर चल क्रेनों का प्रचालन सुविधाजनक होगा।
- (vii) स्टैकयार्ड की स्थिति का विभिन्न यार्ड स्थानों की उपलब्धता, सापेक्ष स्थिति, सड़क और रेल से जुड़ा होना आदि के आधार पर नौसेना भूमि से परे वर्तमान टाटा यार्ड के पश्चिम में खुले यार्ड का पता लगाया गया है। उतारा गया कोयला एक स्टैकिंग को अंतरित किया जायेगा। इसका लाभ यह होगा कि स्टॉकयार्ड का विस्तार रेखीय रूप में किया जा सकता है और रेलवे यार्ड इस स्टॉकयार्ड के निकट ही होगा। स्टॉकयार्ड की रूप रेखा 600 मीटर x 200 मीटर के समग्र आकार में आयताकार होगी। धांक की 100 मीटर x 50 मीटर प्रत्येक को आकार की 3 पंक्तियां होंगी। स्टैकों की पंक्तियों के बीच भी स्टैकरों और री-क्लेमरों के लिए 16 मीटर चौड़ा पथ होगा। यार्ड के चारों ओर 5 मीटर की सेवा सड़क भी होगी। ताकि अनुरक्षण और कोयले के ट्रकों की आवाजाही हो सके/संपूर्ण स्टैकयार्ड धूल नियंत्रण के लिए ऊंची चारदीवार से घिरा होगा।
- (viii) इस बर्थ की इष्टतम क्षमता 5.46 एमटीपीए सूचित की गई है। परियोजना की पूंजीगत लागत पत्तन द्वारा 412.97 करोड़ रुपये बतायी गई है। प्रस्तावित सुविधा में लगाये जाने वाले उपकरणों का ब्यौरा भी पत्तन द्वारा दिया गया है।
- (ix) 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, यदि महापत्तन न्यास में किसी वस्तु के लिए किसी अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारित न होने के मामले में अथवा संबंधित महापत्तन न्यास में किसी वस्तु विशेष का उच्चतम प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है, तो विकसित की जाने वाली परियोजना का प्रतिनिधि नहीं होता है तो संबंधित महापत्तन न्यास 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत किसी अन्य महापत्तन न्यास, जो उस वस्तु का प्रतिनिधि हो, ब्यौरा और पर्याप्त औचित्य बताते हुए उसके प्रशुल्क को अपनाने के लिए प्राधिकरण को प्रस्ताव कर सकता है।

- (x) केओपीटी की डीबीओएफटी आधार पर सभी अपेक्षित बैक-अप सुविधाओं के साथ शालुकखाली में हल्दिया गोदी-II (उत्तर) और हल्दिया गोदी-II (दक्षिण) की मशीनीकृत बर्थ के लिए प्राधिकरण ने 18 जून, 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/57/2011-केओपीटी के द्वारा अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारित किये थे जो संकल्पित वस्तुओं के लिए प्रतिनिधित्व करते हैं। इसके अतिरिक्त, पीपीपी आपरेटर द्वारा किये जा रहे प्रचालन और सेवाएं भी प्रस्तावित परियोजना में निहित सेवाओं के समान ही हैं। शालुकखाली में हल्दिया गोदी-II (उत्तर) और हल्दिया गोदी-II (दक्षिण) की मशीनीकृत बर्थ के लिए प्राधिकरण द्वारा निर्धारित निष्पादन मानक भी इस प्रास्तावित परियोजना के समान ही होने जा रहे हैं।
- (xi) संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अनुरूप, प्राधिकरण द्वारा शालुकखाली में हल्दिया गोदी-II (उत्तर) और हल्दिया गोदी-II (दक्षिण) की मशीनीकृत बर्थ के लिए प्राधिकरण ने 18 जून, 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/57/2011-केओपीटी के द्वारा अधिसूचित अप्रेंट प्रशुल्कों को वर्तमान परियोजना अर्थात् “एचडीसी पर सभी अपेक्षित संबद्ध सुविधाओं के साथ बाहरी टर्मिनल-1 की स्थापना” के लिए अपनाने का प्रस्ताव भी है।

- (xii) केओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क इस प्रकार है:

(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	18.06.2012 के प्राधिकरण के आदेश के अनुसार	लागू सूचकांकन की 11.21% की दर पर प्रस्तावित प्रशुल्क			
		यूनिट दर प्रति मीट्रिक टन रुपये में				
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	
1.	सभी प्रकार का कोयला और कोक	244.16	185.16	271.53	205.92	

(ख) भंडारण प्रभार

निशुल्क अवधि के पश्चात् स्टैकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नलिखित होंगे:-

विवरण	18.06.2012 के प्राधिकरण के आदेश के अनुसार	लागू सूचकांकन की 11.21% की दर पर प्रस्तावित प्रशुल्क
	प्रति मीट्रीक टन प्रति दिन और उसके एक भाग के लिए दर रुपये में	
निशुल्क अवधि	6 दिन	6 दिन
निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् पहले 5 दिन	0.96	1.09
6ठे दिन से 10 वें दिन तक निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	1.47	1.63
11वें दिन से	1.96	2.18

(ग) विविध प्रभार:

सभी विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार, जैसे झाड़ू लगाना, वैगनों, ट्रकों का तोलन, कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी इत्यादि निम्नानुसार उगाही की जायेगी।

कार्गो की किस्म	18.06.2012 के प्राधिकरण के आदेश के अनुसार	लागू सूचकांकन की 11.21% की दर पर प्रस्तावित प्रशुल्क
विविध प्रभार	2.39 रु. प्रति टन	2.66 रु. प्रति टन

(घ) बर्थ किराया:

पोतों तथा अन्य प्लवमान जलयान बर्थ के साथ-साथ खड़े पोतों के मास्टरो/मालिकों/एजेंटी द्वारा बर्थ भाड़ा प्रभार निम्नानुसार देय होगा:-

क्र.सं.	पोत का विवरण	18.06.2012 के प्राधिकरण के आदेश के अनुसार	लागू सूचकांकन की 11.21% की दर पर प्रस्तावित प्रशुल्क
		दर प्रति घंटा प्रति जीआरटी रुपये में	
1.	विदेशगामी पोत	0.55	0.62
2.	तटीय पोत	0.33	0.37

(xiii) पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:

(i) पैरामैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन – 28,000/दिन/बर्थ

(ii) हैंडीमैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन – 20,700/दिन/बर्थ

3.3. केओपीटी ने अपने पत्र में बताया है कि संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव अध्यक्ष द्वारा अनुमोदित कर दिये हैं और अभिपुष्टि के लिए बोर्ड की आगामी बैठक में रखा जायेगा।

4. इसके अतिरिक्त, केओपीटी ने अपने 5 अगस्त, 2016 के ई-मेल में बताया है कि परियोजना में टर्मिनल के माध्यम से तापीय कोयला निर्यात यातायात की संकल्पना नहीं की गई। तदनुसार, पत्तन ने अपने प्रशुल्क प्रस्तावों में निम्नलिखित आशोधन करने का अनुरोध किया है:-

(i) (क) प्रशुल्क प्रस्ताव के खंड 9.3 और अनुलग्नक के खंड 4.1 को इस प्रकार पढ़ा जाए:

“सभी प्रकार का कोयला (तापीय कोयला छोड़कर)/कोक”

(ख) प्रशुल्क प्रस्ताव के खंड 9.3 और प्रशुल्क प्रस्तावों के अनुलग्नक-I के खंड 1.4 की टिप्पणी में निम्नानुसार आशोधन किया जाए:

“टिप्पणी:

उक्त निर्धारित कार्गो संचालन प्रभार, निम्नलिखित के लिए समेकित प्रभार है। पोत सभी प्रकार के कोयले (तापीय कोयले को छोड़कर) कोक की उतराई एवं इन्हें भंडारण के स्थल पर ले जाना, स्टैकयार्ड में 6 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण तथा वैगनों पर लदान, और स्टैकयार्ड में वैगनों से लौह अयस्क की उतराई, स्टैकयार्ड में 15 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण, बर्थ के लदान-स्थल पर कार्गो को ले जाना तथा पोत में लदान। इस समेकित प्रभार में घाट-शुल्क एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरण, जहां आवश्यक हो, की आपूर्ति और दरों के मान में विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी प्रकार शामिल है।”

5. केओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:-

- (i) शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन और पृष्ठ भूमि में अन्य विकासों की बढ़ रही जरूरतों को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी ने डीबीएफओटी आधार पर पीपीपी माध्यम से कोयला (तापीय कोयला छोड़कर)/कोक प्रहस्तन के लिए बैक-अप सुविधाओं सहित एकीकृत मशीनीकृत प्रणाली सुविधा की स्थापना का प्रस्ताव किया है। तदनुसार, केओपीटी ने संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अनुसरण में बाहरी टर्मिनल-I पर तटीय जेटी की स्थापना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव दायर किया है।
- (ii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 का खंड 2.2 अन्य के साथ-साथ यह अनुबद्ध करता है कि किसी वस्तु के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए उच्चतम प्रशुल्क होगा बशर्ते यह विकसित की जाने वाली प्रस्तावित परियोजना की प्रतिनिधि हो।
- (iii) संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में अंतर्विष्ट अनुबद्धता के आधार पर, जैसा कि ऊपर बताया गया है, केओपीटी ने अप्रॉफ्ट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत केओपीटी के शालुकखली स्थित मशीनीकृत बर्थ के संबंध में निर्धारित अपने स्वयं के अप्रॉफ्ट प्रशुल्क को 18 जून 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/57/2001-केओपीटी के द्वारा बाहरी टर्मिनल-I पर तटीय जेटी की स्थापना की प्रस्तावित सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क के रूप में अपनाने का प्रस्ताव किया है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि पीपीपी प्रचालक द्वारा बाहरी टर्मिनल-I की प्रस्तावित तटीय जेटी पर प्रदान की जाने वाली वस्तुएं, प्रचालन और सेवाएं मशीनीकृत बर्थ स्थापित किये जाने की परियोजना के लिए प्रतिनिधि हैं जिनके लिए जून, 2012 में पहले ही अप्रॉफ्ट प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। पत्तन का प्रस्तावित सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करने की मशीनीकृत बर्थ के लिए निर्धारित स्वयं के अप्रॉफ्ट प्रशुल्क अपनाने के निर्णय पर विश्वास किया जाता है।
- (iv) जून, 2012 के अप्रॉफ्ट प्रशुल्क आदेश के संबंध में जिसे केओपीटी ने आधार बताया है, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि केओपीटी द्वारा तब दायर किये गए प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने, उक्त संदर्भित आदेश के द्वारा, बहुउद्देशीय बर्थ [लौह अयस्क, कोयला (तापीय कोयले को छोड़कर) और अन्य शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए] के साथ-साथ मशीनीकृत बर्थ [कोयला (तापीय कोयले को छोड़कर) प्रहस्तन के लिए] के लिए अप्रॉफ्ट प्रशुल्क का अनुमोदन किया था। मशीनीकृत बर्थ के लिए निर्धारित अप्रॉफ्ट प्रशुल्क ही है जिसे केओपीटी ने अब बाहरी टर्मिनल-I की तटीय जेटी की स्थापना की परियोजना के लिए अपनाने का चयन किया है।
- (v) इस संबंध में, यहां यह कहना समीचीन होगा कि, जैसा ऊपर बताया गया है, शालुकखली स्थित मशीनीकृत बर्थ की संकल्पना कोयला (तापीय कोयले को छोड़कर) प्रहस्तन के लिए की गई थी। अब संदर्भाधीन परियोजना में भी, सभी प्रकार के कोयले (तापीय कोयले को छोड़कर) और कोक को प्रहस्तित करने की संकल्पना की गई है। पत्तन द्वारा की गई पुष्टि के आधार पर कि बाह्य टर्मिनल-I पर तटीय जेटी के पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रदान की जा रही वस्तुएं, प्रचालन और सेवाएं शालुकखली की मशीनीकृत बर्थ परियोजना की प्रतिनिधि हैं, केओपीटी के पूर्व संदर्भित आदेश के द्वारा शालुकखली की मशीनीकृत बर्थ के अप्रॉफ्ट प्रशुल्क को अपनाए जाने के केओपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।
- (vi) 2013 के संशोधित दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि संदर्भ प्रशुल्क अपनाते समय, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित प्रशुल्क प्रति वर्ष थोक मूल्य सूचकांक के 60% की सीमा तक बढ़ाया जायेगा, जैसा कि दिशानिर्देशों में उपबंधित है जैसा कि इस प्राधिकरण के 2008 के

दिशानिर्देश के अंतर्गत संबंधित प्रशुल्क आदेश में निर्धारित वर्ष की 1 जनवरी से अनुवर्ती संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच जब प्रश्नाधीन विशिष्ट परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किये जा रहे होंगे की अवधि के लिए निर्धारित होंगे।

केओपीटी स्थित मशीनीकृत बर्थ का अपफ्रंट प्रशुल्क जुलाई 2012 में निर्धारित किया गया था। केओपीटी की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची विशिष्ट रूप से यह बताती है कि संदर्भ प्रशुल्क में सूचकांकन के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) का आधार वर्ष उक्त आदेश में अनुमोदित, 1 जनवरी, 2012 है। तदनुसार, केओपीटी ने जुलाई, 2012 के आदेश द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क सीमा पर 11.21% का सूचकांकन कारक लागू किया है। यह सूचकांकन कारक 1 जनवरी, 2012 के डब्ल्यूपीआई आधार के साथ वर्ष 2016 में संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए सभी महापत्तन न्यासों पर लागू हमारे द्वारा संसूचित सूचकांकन कारक दिखता है।

इस प्रकार, प्रस्तावित सुविधा के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क, जैसाकि वर्ष 2016 के लिए लागू सूचकांकन कारक के आधार पर केओपीटी द्वारा निकाला गया है, सही पाया जाता है।

- (vii) भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने 11 नवंबर, 2014 के पत्र संख्या पीटी-11033/51/2014-पीटी के साथ महापत्तन न्यासों में तटीय पोतों की प्राथमिकता के आधार पर बर्थिंग संबंधी जारी दिशानिर्देशों के संबंध में 4 सितम्बर, 2014 के पत्र संख्या पीटी 11033/51/2014-पीटी की एक प्रति इस प्राधिकरण को भेजी है। तदनुसार इस प्राधिकरण ने अपने 28 नवंबर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-सामान्य के द्वारा, अन्य के साथ-साथ सभी महापत्तन न्यासों के वर्तमान दरमानों में निर्धारित “तटीय पोत” की परिभाषा की प्रतिस्थापना का अनुमोदन निम्नवत् किया:

‘तटीय पोत’ का अर्थ नौवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।”

इसलिए केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को ‘तटीय पोत’ की उक्त परिभाषा से आशोधित कर दिया है।

- (viii) केओपीटी ने विदेशगामी पोत, दिन, निशुल्क अवधि और प्रति दिन की परिभाषाएं भी प्रस्तावित की हैं। केओपीटी द्वारा प्रस्तावित परिभाषाएं कोयला प्रहस्तन के लिए मशीनीकृत टर्मिनल की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप दिखती हैं और इसलिए अनुमोदित हैं।
- (ix) सरकार की अद्यतन नीति के अनुरूप केओपीटी ने पोत संबंधी प्रभारों, और कार्गो संबंधी प्रभारों तथा तटीय रियायत नीति से संबंधित सोपाधिकताओं का प्रस्ताव किया है। उन्हें अनुमोदित किया जाता है।
- (x) केओपीटी ने अन्य सामान्य सोपाधिकताएं भी प्रस्तावित की हैं जैसे विलंबित भुगतान/वापसी पर ब्याज, जब तक वापसी योग्य राशि 100/- रु. अथवा अधिक नहीं होगी तब तक वापसी के दावे को स्वीकार नहीं किया जायेगा, टर्मिनल प्रचालन पर आरोप्य समुचित स्तर से परे किसी विलंब के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभारों का भुगतान नहीं करना, 0.5 से अधिक सकल भार को 1 यूनिट माना जाना आदि संबंधी सोपाधिकताएं जो कोयला प्रहस्तन के लिए मशीनीकृत टर्मिनल की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सोपाधिकताओं के अनुरूप पायी जाती हैं और इसलिए अनुमोदित हैं।

- (xi) बर्थ किराया अनुसूची के अंतर्गत केओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणियां कोयला प्रहस्तन के लिए मशीनीकृत बर्थ की अप्रेंट प्रशुल्क अनुसूची की बर्थ किराया अनुसूची में निर्धारित टिप्पणियों के अनुरूप पायी जाती हैं, इसलिए अनुमोदित हैं।
- (xii) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के अंतर्गत, केओपीटी ने इस प्रभाव के एक नोट का प्रस्ताव किया है कि उक्त निर्धारित कार्गो संचालन प्रभार, निम्नलिखित के लिए समेकित प्रभार है। पोत सभी प्रकार के कोयले (तापीय कोयले को छोड़कर) कोक की उतराई एवं इन्हें भंडारण के स्थल पर ले जाना, स्टैकयार्ड में 6 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण तथा वैगनों पर लदान, और स्टैकयार्ड में वैगनों से लौह अयस्क की उतराई, स्टैकयार्ड में 15 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण, बर्थ के लदान-स्थल पर कार्गो को ले जाना तथा पोत में लदान। इस समेकित प्रभार में घाट-शुल्क एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरण, जहां आवश्यक हो, की आपूर्ति और दरों के मान में विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी प्रकार शामिल हैं।
- (xiii) दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार प्रशुल्क सीमा मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जायेगी परंतु 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच की अवधि के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगे। वर्तमान मामले में, चूंकि संदर्भ शुल्क परिकलन वर्ष 2016 का है, यह उचित पाया गया कि डब्ल्यूपीआई के आधार वर्ष का निर्धारित प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजन के लिए 1 जनवरी 2016 पर विचार किया जाना संगत है जैसा कि केओपीटी ने प्रस्ताव किया है।
- (xiv) प्रस्तावित सुविधा के लिए, केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित अन्य सामान्य टिप्पणियां (ii) से (viii) अर्थात् निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर स्वतः सूचकांकन; निष्पादन मानकों की उपलब्धि बताते हुए प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत करना, निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्राधिकरण महापत्तन न्यास की राय मांगेगा; निष्पादन मानकों को प्राप्त न कर पाने की स्थिति में प्रशुल्क संबद्ध निष्पादन को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा; निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना, प्राधिकरण निष्पादन मानकों और लाइसेंसधारक द्वारा उनके अनुपालन की निगरानी करेगा, प्रचालन के तीसरे वर्ष से निष्पादन संबंध प्रस्ताव को प्रस्तुत करना अन्य परियोजनाओं की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित टिप्पणियों के अनुरूप पायी जाती हैं।
- (xv) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.2. इस प्राधिकरण से निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा करता है। यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों का अध्ययन करने की अपेक्षा नहीं करते परंतु यह मान लेना भी अनुचित नहीं हो सकता कि पत्तन उपयुक्त और प्राप्तव्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करेंगे।
- निष्पादन मानकों के संदर्भ में केओपीटी ने पैनामैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन 28,000 टन प्रति दिन प्रति बर्थ और हैंडीमैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन 20,700 टन प्रति दिन प्रति बर्थ का प्रस्ताव किया है। यह निष्पादन मानक, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित, पैनामैक्स पोतों और हैंडीमैक्स पोतों की प्रहस्तन दर के अनुरूप पाई जाती है जैसा कि जून 2012 के आदेश में मशीनीकृत बर्थ की इष्टतम क्वे क्षमता के परिकलन में विचार किया गया था।
- केओपीटी ने निष्पादन मानकों को शासित करने वाली सोपाधिकताओं का निर्धारण भी किया है। यह मानते हुए कि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से निष्पादन

मानकों को अधिसूचित करने की अपेक्षा रखता है। पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित निष्पादन मानक संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किये जायेंगे।

6.1. संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुलग्नक-I पर और पत्तन द्वारा बाहरी टर्मिनल-I पर सभी प्रकार के कोयले (तापीय कोयला छोड़कर)/कोक के प्रहस्तन के लिए तटीय जेटी की स्थापना के लिए यथाप्रस्तावित निष्पादन मानक अनुलग्नक—II पर संलग्न है।

6.2. परिणाम में, और ऊपर दिये गए कारणों तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, केओपीटी में बाहरी टर्मिनल-I पर सभी प्रकार के कोयले (तापीय कोयला छोड़कर)/कोक के प्रहस्तन के लिए तटीय जेटी की स्थापना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित और निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित की जाती है।

6.3. अभिलेख में किसी अशुद्धि पायी जाने पर अथवा कोई अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से, केओपीटी, यदि वह ऐसा चाहे तो, आदेश के भारत के राजपत्र में प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

6.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में उल्लिखित किया जायेगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किये जायेंगे। तदनुसार, के ओपीटी को संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में और बाद में रियायत करार में उल्लेख करने की सलाह दी जाती है।

7.1. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों (“कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क”) के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पर, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

7.2. परियोजना के रियायत करारनामा के अंतर्गत नियुक्ति किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया है।

7.3. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धी पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।

7.4. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।

7.5. महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात् यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनाम में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

7.6. कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

7.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

7.8. किसी प्रयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानकों की पीपीपी आपरेटर द्वारा प्राप्त न किये जाने के बारे में शिकायत होने की स्थिति में वह अपना अभ्यावेदन इस प्राधिकरण को देगा। यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय केओपीटी को अग्रेषित करेगा। यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी अपेक्षित है तो केओपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

7.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के 15 (पंद्रह) दिन के भीतर, संबंधित प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जो उसे अपनी वेबसाइट पर डालेगा।

7.10. लाइसेंस धारक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर लाइसेंस धारकों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

7.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदशील आंकड़े/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंस धारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/16/239]

अनुलग्नक -I

कोलकाता पत्तन न्यास

सभी प्रकार के कोयले (तापीय कोयले को छोड़कर) कोक के बाहरी टर्मिनल-I, हल्दिया गोदी परिसर, कोलकाता पत्तन न्यास, में तटीय जेटी की स्थापना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची।

1.1 परिभाषाएं

इस दरमानों में जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) 'तटीय पोत' का अर्थ नौवहन महानिदेशक सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत से भिन्न कोई पोत होगा।
- (iii) 'दिन' का अर्थ वह अवधि जो दिन के प्रातः 6 बजे से आरंभ होकर अगले दिन प्रातः 6 बजे समाप्त होगी।
- (iv) 'निशुल्क अवधि' का अर्थ वह अवधि जिसके दौरान कार्गो को विलंब शुल्क रहित भंडारण की अनुमति हो तथा इस अवधि में सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां एवं टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (v) 'प्रतिदिन' का अर्थ प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।

1.2. निर्धारण के सामान्य सिद्धांतः

(i) रियायती तटीय दर पर पोत संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानदंडः

(क) "विश्वभर और तटीय" परिचालन के लिये भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत को प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।

(i). तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

(ii). तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

*केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।

(ख). विदेशी ध्वज का पोत पोत परिवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिये परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कंटेनर ढोने पर तटीय सामान/कंटेनर के लिये लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।

तटीय कार्गो/कंटेनर/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपये में निर्धारित और वसूल किये जायेंगे।

(ii) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणालीः

(क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। ऐसे पोत जी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।

(ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी महानिदेशक, पोत परिवहन से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के परिवर्तित हो सकते हैं।

(ग) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंडः

(क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों का लदान शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।

- (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल अंतिम भारतीय पत्तन पर पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिये तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

(iii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:

- (क) प्रयोक्ता को दरमानों के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। उसी प्रकार से, टर्मिनल आपरेटर, विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित आधार पर से 2% अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज की दर, टर्मिनल आपरेटर एवं प्रयोक्ता दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब की गिनती, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, उनमें से जो भी बाद में हो, की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गणना, टर्मिनल आपरेटर द्वारा बिलों को प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन की, की जाएगी। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में यथा विनिर्धारित सेवाएं लेने से पूर्व किया जाता है तथा/अथवा जहां इस दरमान में प्रभारों का भुगतान अग्रिम रूप में निर्धारित किया जाता है।

सभी निर्धारित प्रभार, प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।

- (iv) यदि वापसी योग्य राशि 100/- रुपए या उससे कम होगी, तो वापसी के दावे पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार से टर्मिनल आपरेटर भी कोई अनुपूरक बिल अथवा कम मूल्य लेने के कारण बिल को प्रस्तुत नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि 100/- रुपए या उससे कम हो।
- (v) टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य तर्कसंगत स्तर से अधिक के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (vi) सभी तटीय जलयानों के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार अन्य जलयानों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (vii) (क) दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं; इसी प्रकार से रियायत और छूट निम्नतम स्तर की है। टर्मिनल आपरेटर, यदि वह ऐसा चाहे तो अपेक्षाकृत कम दर लगा सकता है और/अथवा अधिक रियायत छूट दे सकता है।
- (ख) टर्मिनल आपरेटर भी, यदि वह ऐसा चाहे तो दरों के मान में निर्धारित दरों को लागू करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि युक्तिकरण से प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत मिलती हो और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक हों।
- (ग) परंतु कि टर्मिनल आपरेटर को ऐसा कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने वाली शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहने होगी, बशर्ते कि निर्धारित नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।

- (viii) किसी मद की मात्रा अथवा क्षमता के सकल भार/मापन की गणना करते समय, 0.5 तक के एवं सहित अंश, 0.5 के रूप में माने जाएंगे तथा 0.5 से ऊपर के यूनिट अंश, एक यूनिट के रूप में माने जाएंगे, सिवाय ऐसे मामलों में जहां अन्यथा उल्लेख न हो।

1.3 बर्थ भाड़ा:

पोतों तथा अन्य प्लवमान जलयान बर्थ के साथ-साथ खड़े पोतों के मास्टरों/मालिकों/एजेंटों द्वारा बर्थ भाड़ा प्रभार निम्नानुसार देय होगा:-

क्रम सं.	पोत का विवरण	दर प्रति घंटा प्रति जीआरटी (रुपयों में)
1.	विदेशगामी पोत	0.612
2.	तटीय पोत	0.37

1.3 की टिप्पणियां:

- (i) बर्थ भाड़ा उगाही के प्रयोजन के लिए समय की गणना तब से की जाएगी, जब पोत बर्थ पर आता है तथा तब तक की जाएगी, जब तक वह बर्थ को खाली नहीं करता।
- (ii) बर्थ भाड़े में बर्थ पर उपलब्ध कराई गई सेवाओं, जैसे बर्थ पर खड़े रहना, कूड़े-करकट को हटाना, बर्थों की साफ-सफाई, अलाव-व्यवस्था इत्यादि के लिए प्रभार शामिल
- (iii) टर्मिनल आपरेटर के उपकरण की खराबी अथवा बिजली बंद होने से अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से जलयान एक घंटे या अधिक घंटों के लिए जब बर्थ पर निष्क्रिय रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थभाड़ा नहीं लगाया जाएगा।
- (iv) (क) नौचालय हेतु पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के बाद कोई बर्थ भाड़ा नहीं लगाया जाएगा। बर्थ भाड़े की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा में अनुकूल ज्वारभाटे की स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नौचालन की सुविधाओं के अभाव के कारण पोत का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
(ख) पोत के मास्टर/एजेंट को केवल अनुकूल ज्वारभाटे की तथा मौसम की स्थितियों के अनुसार, नौचालन हेतु तैयार होने का सिगनल देना होगा।
- (v) गलत सिगनल देने पर दंड बर्थ भाड़ा, एक दिन के (24 घंटे) बर्थ भाड़ा प्रभार के बराबर होगा। 'गलत संकेत' तब होगा, जब पोत तैयार होने का संकेत देता है, जबकि पोत इंजन के तैयार न होने के कारण घाट छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है अथवा कार्गो संचालन पूरा नहीं होता है अथवा जहाज पर आरोपित ऐसे कारणों से जब वह घाट छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है।
- (vi) यदि पोत, टर्मिनल आपरेटर के पास उपकरण उपलब्ध न होने के कारण अथवा उपकरण के खराब होने के कारण अथवा जेटी पर बिजली फेल हो जाने के कारण अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोपित अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान लगने वाले बर्थ भाड़े के प्रभार के समतुल्य छूट की अनुमति होगी।
- (vii) आउस्टिंग प्राथमिकता/बर्थ भाड़े की प्राथमिकता:
आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग देने के लिए दरें एवं शर्तें, इस मामले में वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों तथा कोलकत्ता पत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित उपबंधों द्वारा नियमित होंगी।

1.4 कार्गो संचालन प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट दर प्रति मी. टन (रुपयों में)	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार का कोयला (तापीय कोयले से भिन्न) एवं अन्य शुष्क लोक	271.53	205.02

1.4 की टिप्पणियां:

उक्त निर्धारित कार्गों संचालन प्रभार, निम्नलिखित के लिए समेकित प्रभार है। पोत सभी प्रकार के कोयले (तापीय कोयले को छोड़कर) कोक की उतराई एवं इन्हें भंडारण के स्थल पर ले जाना, स्टैकयार्ड में 6 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण तथा वैगनों पर लदान, और स्टैकयार्ड में वैगनों से लौह अयस्क की उतराई, स्टैकयार्ड में 15 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण, बर्थ के लदान-स्थल पर कार्गों को ले जाना तथा पोत में लदान। इस समेकित प्रभार में घाट-शुल्क एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरण, जहां आवश्यक हो, की आपूर्ति और दरों के मान में विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी प्रकार शामिल हैं।

1.5 भंडारण प्रभार:

स्टैकयार्ड में भंडारित कार्गों के लिए भंडारण प्रभार, अनुमेय निशुल्क अवधि के बाद, निम्नलिखित होंगे:

विवरण	दर प्रति मी. टन प्रति दिन अथवा उसका एक भाग (रुपयों में)
निशुल्क अवधि	6 दिन
निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले पांच दिन	1.09
निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद छठे दिन से 10वें दिन तक	1.63
11वें दिन से एवं उसके बाद	2.18

1.5 की टिप्पणियां:

- निशुल्क अवधि उस दिन के अगले दिन से प्रारंभ होगी, जब कार्गों का पूरी तरह से कार्य संपन्न हो जाता है।
- निशुल्क अवधि के प्रयोजन के लिए, टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल नहीं होंगी।
- भंडारण प्रभार, सभी दिनों के लिए देय होंगे, जिनमें निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद कार्गों के ठहराव के कारण टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल होंगी।
- कार्गों पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेंगे, जब टर्मिनल आपरेटर, प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, आपरेटर पर आरोप्य कारणों से कार्गों की सुपुर्दगी/कार्गों के नौवहन की स्थिति में नहीं होता।

1.6 विविध प्रभार:

सभी विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार, जैसे झाड़ू लगाना, वैगनों, ट्रकों का तोलन, कार्गों की प्राप्ति/सुपुर्दगी इत्यादि के लिए 2.66 रुपये प्रति टन की दर पर उगाहे जाएंगे।

1.7 उक्त धारा- 1.3 से धारा- 1.6 तक के लिए सामान्य टिप्पणियां:

- प्रशुल्क सीमा को मुद्रा स्फीति से जोड़ा जाएगा किंतु 1 जनवरी, 2016 एवं संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में कमी-बेशी, 60% की सीमा तक होगी। प्रशुल्क सीमा का स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी।
- वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा। तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संम्बद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90

- दिनों पर, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- (iii) परियोजना के रियायत करारनामा के अंतर्गत नियुक्ति किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया है।
- (iv) प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।
- (v) लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनाम में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात् यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनाम में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।
- (vii) कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

अनुलग्नक- II

निष्पादन मानक

“बाहरी टर्मिनल- 1, हल्दिया गोदी परिसर, कोलकाता पत्तन न्यास, में कोयला/कोक प्रहस्तन के लिए तटीय जेटी की स्थापना” की निष्पादन मानक अनुसूची

सकल बर्थ उत्पादन-

ये प्रतिमान विभिन्न किस्म के कार्गो के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (सकल बर्थ उत्पादन) से संबंधित है। कोयला/कोक के मामले में टर्मिनल की सक्षमता (मशीनीकरण, प्रहस्तन विधि) और पार्सल का आकार सकल बर्थ उत्पादन का निर्धारित करेगा। उच्च टर्मिनल सक्षमता और पार्सल का आकार बड़ा होने से उत्पादकता ऊंची होगी। सकल बर्थ उत्पादन का परिकलन एक महीने के दौरान जलयान से प्रहस्तित कुल कार्गो को जलयान द्वारा टर्मिनल

पर बिताए गए समय से विभक्त करके और टर्मिनल पर उस महीने में जलयान कार्य दिवसों की संख्या से गुणा करके किया जाता है। जलयान घंटों से कार्यदिवसों की संख्या का निर्धारण करते समय, 4 घंटे की बर्थ छूट को कल घंटों में से घटा दिया जाता है।

कोयला/कोक के लिए सकल बर्थ उत्पादन के मानक इस प्रकार हैं:

- पानामैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन – 28,000/दिन/बर्थ
- हैंडीमैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन – 20,700/दिन/बर्थ

Tariff Authority for Major Ports

NOTIFICATION

Mumbai, the 8th September, 2016

No. TAMP/45/2016-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust for fixation of reference tariff for the project of “Setting up of Outer Terminal-I alongwith all required associated facilities on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (“DBFOT”) basis” at Haldia Dock Complex for a concession period of thirty years, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/45/2016-KOPT

Kolkata Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 16th day of August, 2016)

This case relates to a proposal dated 18 July 2016 received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of reference tariff for the project of “Setting up of Outer Terminal-I alongwith all required associated facilities on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (“DBFOT”) basis” at Haldia Dock Complex for a concession period of thirty years

2.1. This Authority had passed an Order no. TAMP/57/2011-KOPT dated 18 June 2012 fixing upfront tariff for a Mechanised berth to handle coal and a Multipurpose berth to handle coal, iron ore and other bulk cargo to be set up at Haldia Dock-II (North) & Haldia Dock-II (South) at Shalukkhali alongwith all required back-up facilities on Design, Build, Finance, Operate & Transfer (DBFOT) basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. This Order was notified in the Gazette of India on 30 July 2012 vide Gazette no. 168.

2.2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued ‘Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013’ under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette no. 214. The said Guidelines came into effect from 31 July 2013.

2.3. Subsequently, the MOS issued revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made it effective from 9 September 2013. The said revised guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette No.254.

3.1. In this backdrop, the Kolkata Port Trust (KOPT) under cover of its letter No. Ad/0038/PPP/OT-I/2914 dated 18 July 2016 has submitted a proposal for fixation of reference tariff for the project of “Setting up of Outer Terminal-I along with all required associated facilities on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (“DBFOT”) basis” at Haldia Dock Complex for a concession period of thirty years under, under the guidelines of Tariff for Projects at Major Ports, 2013. For the purpose, the KOPT has chosen to adopt the upfront tariff fixed for the Mechanised berth vide the Order dated 18 June 2012, as brought out at para 2.1 above.

- 3.2 The main points about the proposal as submitted by KOPT are summarized below:
- (i). The Haldia Dock Complex (HDC) handled 31 million tonnes of cargo during the financial year 2014-15 against its assessed capacity of 38 million tonnes. The reason for decline in traffic is due to reduction in handling of iron ore and POL coupled with the reduction of draft in the river resulting in smaller vessels/ vessel with smaller parcel size calling at Port. The reduction of traffic is also attributable to two competitive ports Paradip and Dhamra taking away HDC traffic as these two ports are having deeper drafts.
 - (ii). At Haldia II, earlier, two terminals have been proposed –Haldia Dock-II (South) is a mechanized coal terminal and Haldia Dock-II (North) a multi-purpose berth to handle coal, iron ore and other dry bulk. The capacity has been assessed as 6.59 MTPA for mechanized coal berth and 5.11 MTPA for the multi-purpose berth. However, only one terminal i.e., Haldia Dock-II (North) (Multipurpose berth) - has been awarded on DBFOT. The condition precedent period has been extended till July 2016. Meanwhile, however, due to inability of the concessionaire to continue with the project, the awarded project stands terminated.
 - (iii). To handle the incremental volume of dry bulk cargo at HDC, the port decided to construct a riverine multi-purpose jetty downstream of the 3rd Oil Jetty along with all required back- up facilities through PPP on DBFOT basis. The HDC authorities invited RFQ during February, 2010 for the project. However, the project was withheld due to other developments in the Port.
 - (iv). During March 2015, PPP process was initiated for Transloading operations at HDC and was decided that the daughter vessels related to transloading operations would be handled exclusively at the Dock Basin berths 2 and 8.
 - (v). Due to growing need for handling dry bulk cargo and other developments in hinter land, HDC has decided to review the proposal afresh with reference to the traffic demands and to excute it by the port. Accordingly, the Feasibility study for setting up of Riverine Jetty at Outer Terminal-I has been under taken.
 - (vi). Thus, the port has decided to set up a Riverine Jetty at Outer Terminal-I, with integrated Mechanised system alongwith required back up facilities through PPP on DBFOT basis, mainly to handle all types of coal/coke. The port has already invited the RFQ on 28 July 2016. The berth will be located 30 m from the mooring dolphin MD 4 of the 3rd Oil Jetty, the length of berth will be 270 m and the width of the berth will be 25 m. This will facilitate operation of the Harbour Mobile Cranes with hopper and conveyors.
 - (vii). The location of the stackyard at the open yard west of existing Tata yard beyond Navy Land, has been explored based on the availability of various yard spaces, relative location, road and rail connectivity etc. The unloaded coal is transferred to a stacking area. The advantage of this is that the stockyard can be expanded in a linear fashion and the railway yard will be close to the stockyard. The stockyard layout will be rectangular of overall size 600 m x 200 m. There will be 3 rows of stockpiles each of size 100 m x 50 m. There will be two tracks for stackers & reclaimers each of 16 m width running in between the rows of stacks. There will be a 5 m service road running all around the yard for maintenance as well as to enable truck movement of coal, if required. The entire stockyard will be surrounded by a high compound wall for dust control.
 - (viii). The berth is reported to have optimal capacity of 5.46 MTPA. The capital cost of the project is indicated by the port at ₹. 412.97 crores. The port has furnished the details of the equipment envisaged to be deployed at the proposed facility.
 - (ix). As per Clause 2.2 of the revised 2013 Guidelines, in case no upfront tariff has been fixed for a commodity at that Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then the concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.
 - (x). The project of KOPT's Mechanised Berth at Haldia Dock-II (North) & Haldia Dock-II (South) at Shalukkhali along with all required back-up facilities on DBFOT basis for which TAMP vide Order no. TAMP 57/2011-KOPT dated 18 June 2012 has fixed Upfront Tariff, is representative enough for the commodities envisaged. Further, the operations and services to be rendered by the PPP operator are also identical to that of the proposed project. The Performance standards as stipulated by the Authority for Mechanized berths at Haldia Dock-II (North) & Haldia Dock-II (South) at Shalukkhali are going to be similar to this proposed project.
 - (xi). In line with the 2013 Reference tariff Guidelines, the upfront tariff notified by TAMP for Mechanised Berths for its project at Haldia Dock - II (North) and Haldia Dock-II (South) at shalukkali vide TAMP Order No. TAMP/57/2011-KOPT dated 18 June 2012, is proposed to be adopted to the present project i.e. "Setting up of Outer terminal-I alongwith all required associated facilities on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (DBFOT) basis at HDC.

(xii). The tariff proposed by the KOPT is as follows:

(a). Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Commodity	As per TAMP Order dated. 18.06.2012		Proposed Tariff with applicable indexation @ 11.21%	
		Unit Rate in ₹. per Metric Tonne			
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	All types of Coal and Coke	244.16	185.16	271.53	205.92

(b). Storage Charges:

The Storage charges for cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as follows:

Description	As per TAMP Order dt 18.06.2012	Proposed Tariff with applicable indexation @ 11.21%
	Rate in ₹. per MT per Day or part thereof	
Free period	6 days	6 days
First five days after expiry of free period	0.98	1.09
6th day to 10th day after expiry of free period	1.47	1.63
From 11th day onwards	1.96	2.18

(c). Miscellaneous Charges:

Composite charge for all the miscellaneous services such as sweeping, weighment of wagons, trucks, receiving/ delivery of cargo etc., shall be levied as follows :-

Type of Cargo	As per TAMP Order dated. 18.06.2012	Proposed Tariff with applicable indexation @ 11.21%
Miscellaneous Charges.	₹. 2.39 per tonne	₹. 2.66 per tonne

(d). Berth Hire:

The berth hire charge shall be payable by masters/ owners/ agents of the vessels, barges and other floating craft approaching or lying alongside the berth at the following rates:

Sl. No.	Description of vessel	As per TAMP Order dated. 18.06.2012	Proposed Tariff with applicable indexation @ 11.21%
		Rate in ₹. per hour per GRT	
1.	Foreign going vessel	0.55	0.62
2.	Coastal vessels	0.33	0.37

(xiii). The performance Standards as proposed by the port are as follows:

(i). Gross Berth Output for paramax vessels – 28000/day/Berth

(ii). Gross Berth Output for Handymax vessels – 20700/day/Berth

3.3. The KOPT in its letter has stated that the Reference tariff proposal has been approved by Chairman and will be placed in the next meeting of Board for ratification.

4. Further, the KOPT vide its email dated 5 August 2016 has stated that the project does not envisage handling of export Thermal Coal traffic through the terminal. Accordingly, the Port has requested to make the following modification in its Tariff Proposal:

(i). (a). Clause 9.3 of the Tariff Proposal and Clause 4.1 of Annex-I of the Tariff Proposal to be read as:

“All types of coal (other than Thermal Coal) / Coke.”

- (b). Clause 9.3 of Tariff Proposal and Note under Clause 1.4 of Annex-I of Tariff Proposal to be modified as follows:

“Note:

The Cargo handling charges prescribed above is a composite charges for unloading of the coal (other than thermal coal) / coke and other dry bulk cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 6 days after completion of unloading, reclaiming from stack yard and loading on the wagons. This composite charges include wharfage and supply of labour and / or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.”

5. With reference to the totality of information furnished by the KOPT the following position emerges:

- (i). In view of growing need for handling dry bulk cargo and other developments in the hinterland, the KOPT proposes to set up a facility with integrated mechanized system and backup facilities to handle coal (other than Thermal coal)/ coke, through PPP on DBFOT basis. Accordingly, in pursuance of the revised Reference Tariff Guidelines 2013, the KOPT has filed a proposal for fixation of Reference Tariff for a setting up Riverine jetty at Outer Terminal-I.
- (ii). Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013, interalia, stipulates that the Reference Tariff for a commodity will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines provided it is representative of the project proposed to be developed.
- (iii). Based on the stipulation contained in Clause 2.2. of the Reference Tariff Guidelines, as brought out above, the KOPT has proposed adoption of its own upfront tariff fixed in respect of the Mechanised berth at Shalukkhali of KOPT, under the 2008 Upfront Tariff Guidelines, vide Order no TAMP/57/2011-KOPT dated 18 June 2012, as the Reference tariff for the proposed facility of setting up of Riverine jetty at Outer Terminal-I. The KOPT has confirmed that the commodities, operations and services to be rendered by the PPP operator at the proposed Riverine jetty at Outer Terminal-I is representative enough to the project of setting up of Mechanised Berth for which upfront tariff has already been fixed in June 2012. The judgment of the port to adopt its own upfront tariff fixed for the Mechanised berth to determine the Reference tariff for the proposed facility is relied upon.
- (iv). With regard to the Upfront Tariff Order of June 2012, which has been taken as base by KOPT, it is relevant to mention here that based on a proposal then filed by KOPT, this Authority vide its above referred Order, has approved upfront tariff for a Multipurpose berth [to handle iron ore, Coal (other than thermal coal) and other dry bulk cargo] as well as a Mechanised berth [to handle coal (other than thermal coal)]. It is the upfront tariff fixed for the mechanized berth that the KOPT has now chosen to adopt for the project of setting up of Riverine jetty at Outer Terminal –I.
- (v). In this connection, it is relevant here to state that as brought out above, the Mechanised berth envisaged at Shalukkhali is for handling of coal (other than thermal coal). In the project now under reference also, handling of all types of coal (other than thermal Coal) and coke is envisaged. Based on the confirmation given by the port that the commodities, operations and services to be rendered by the PPP operator at the Riverine jetty at Outer Terminal – I is representative enough to the project of Mechanised berth at Shalukkhali, the proposal of KOPT to adopt the upfront tariff of Mechanized Berth at the Shalukkhali fixed vide the earlier referred Order of KOPT, is approved.
- (vi). The Revised Guidelines of 2013 stipulate that while adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines of 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of the Authority under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.

The upfront tariff for the Mechanised berth at the KOPT was notified in July 2012. The Upfront Tariff Schedule of KOPT specifically states that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the reference tariff rates approved in the said Order will be 1 January 2012. Accordingly, the KOPT has applied the indexation factor of 11.21% on the tariff caps approved at KOPT vide Order of July 2012. This indexation factor is seen to be the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts to be applicable for reference tariff fixed in the year 2016 with base WPI as on 1 January 2012.

Thus, the indexed reference tariff for the proposed facility as derived by the KOPT based on the indexation factor as applicable for the year 2016, is found to be in order.

- (vii). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

'Coastal vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.'

Therefore, the definition of Coastal Vessel as proposed by the KOPT is modified with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (viii). The KOPT has proposed the definitions for Foreign Going vessel, Day, Free period and Per Day. The definitions proposed by KOPT are seen to be in line with the definition as prescribed in the Upfront Tariff Schedule of the Mechanized Terminal for handling Coal, and hence is approved.
- (ix). The KOPT has proposed conditionalities relating to the Vessel Related Charges and the Cargo Related Charges and the Coastal Concessional Policy as per the latest policy of the Government. The same is approved.
- (x). The KOPT has proposed other general conditionalities like conditionalities relating to Interest on delayed payments/refunds, no claim for refund to be entertained unless the amount refundable is ₹.100/- or more, users not required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, gross weight above 0.5 to be treated as one unit, etc. which are found to be in line with the general notes prescribed in the Upfront tariff schedule of the Mechanized Terminal for handling Coal, and hence is approved.
- (xi). The Notes proposed by KOPT under Berth Hire schedule are also found to be in line with the notes prescribed in the berth hire schedule of the upfront tariff schedule of Mechanized berth for handling Coal, and hence is approved.
- (xii). Under the schedule of cargo handling charges, the KOPT has proposed a note to the effect that the Cargo handling charges is a composite charge for unloading of the coal (other than thermal coal) / coke and other dry bulk cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 6 days after completion of unloading, reclaiming from stack yard and loading on the wagons. The note also states that the composite charge includes wharfage and supply of labour and / or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

The said note is found similar to the note prescribed in the Upfront tariff schedule of Mechanised berth for handling coal. However, given that the proposed facility is envisaged to handle all types of coal (other than thermal coal) / coke, reference to the dry bulk cargo in the above mentioned note proposed by the port is not relevant and hence deleted.

- (xiii). As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the reference tariff calculation is as of the year 2016, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2016, as proposed by KOPT.
- (xiv). The other General notes (ii) to (viii) as proposed by KOPT for the proposed facility viz. automatic indexation on achievement of performance standards, submission of proposal to TAMP indicating the achievement of performance standards, TAMP to seek the views of the major port trust on the achievement of performance standards, TAMP not to consider the proposal for notifying the performance linked tariff in the event of licensee not achieving the performance standards, notification of the performance linked tariff, TAMP to look into the performance standards and its adherence by the licensee, submission of the performance linked tariff proposal from the third year of operation, are found to be in line with the notes prescribed in Reference Tariff Schedule of the Other projects also.
- (xv). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

With regard to the performance standards, the KOPT has proposed the Gross Berth Output for the Panamax Vessels at 28000 tonnes per day per berth and Gross Berth Output for the Handymax Vessels at 20,700 tonnes per day per berth. This performance standards as proposed by the port are seen to be in line with the handling rate of Panamax vessels and Handymax vessels as considered in the calculation of optimal quay capacity of the mechanized berth in the Order of June 2012.

The KOPT has prescribed the conditionalities governing the performance standards. Recognizing that Clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as proposed by the port may be notified along with the Reference Tariff Schedule.

6.1. The Reference Tariff Schedule is attached as **Annex – I** and the Performance Standards for “Setting up of Riverine Jetty for handling all types of Coal (other than Thermal Coal) /Coke at Outer Terminal-1 as proposed by the port, is attached as **Annex – II**.

6.2. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind the Reference Tariff Schedule for Setting up of Riverine Jetty for handling all types of Coal (other than Thermal Coal)/ Coke at Outer Terminal-1 at KOPT is approved and notified along with the Performance Standards.

6.3. In the event of any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the KOPT if it so desires may approach this Authority for review of the reference tariff fixed giving adequate justification / reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

6.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the KOPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

7.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

7.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

7.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the KOPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

7.4. In the event of licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the license Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

7.5. After considering the views of the KOPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

7.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

7.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the

independent engineer by 1st March and the Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

7.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to the Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding KOPT. The KOPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

7.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

7.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

7.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. The decision of this Authority in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III /4/Etxy./143/16/239]

Annex - I

KOLKATA PORT TRUST

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR SETTING UP OF RIVERINE JETTY FOR HANDLING ALL TYPES OF COAL (OTHER THAN THERMAL COAL) /COKE AT OUTER TERMINAL- I, HALDIA DOCK COMPLEX, KOLKATA PORT TRUST.

1.1 Definitions:

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent authority.
- (ii). 'Foreign Going Vessel' shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the next day.
- (iv). 'Free period' shall mean the period during which cargo is allowed storage free of demurrage and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (v). 'Per Day' shall mean a calendar day or part thereof.

1.2 General Principles of Assessment:

(i). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

- (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a license for specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.

(ii). **System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)**

- (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a license for specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (c). **Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate**
- (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iii). **Interest on delayed payments / refunds:**

- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2 % above the Base Rate declared by the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Terminal Operator and the user equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. The provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

- (iv). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ` 100/-or more. Likewise, terminal operator shall not raise any supplementary or undercharge bills, if the amount due to the terminal is ` 100/- or less.
- (v). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal Operator.
- (vi). The berth hire charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (vii). (a). The reference rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to

notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (viii). In calculating the gross weight/ measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5, unit fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

1.3 Berth Hire

The berth hire charge shall be payable by masters/ owners/ agents of the vessels and other floating craft approaching or lying alongside the berth at the following rates:

Sl. No.	Description of vessel	Rate per hour per GRT or part thereof (in ₹)
1	Foreign going vessel	₹ 0.612
2	Coastal vessels	₹ 0.37

Notes to. 1.3:

- (i). The time for the purpose of levy of the berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator,
- (iv) (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (b). The master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v). The penal berth hire shall be equal to one day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.
'False signal' would be when the vessel signals readiness even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not being completed or such other reasons attributable to the vessel.
- (vi). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the equipment of Terminal Operator or power failure at the Jetty or any other reasons attributable to the Terminal Operator, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.
- (vii). Ousting priority / Priority berth Hire:
The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines/ orders in the matter and the provisions prescribed in the Scale of Rates of Kolkata Port Trust.

1.4 Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Commodity	Unit Rate in ₹. per Metric Tonne	
		Foreign	Coastal
1.	All Types of Coal (Other than Thermal coal) & Coke	₹ 271.53	₹ 205.92

Note:

The Cargo handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the all types of coal (other than thermal coal) / coke from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 6 days after completion of unloading, reclaiming from stack yard and loading on the wagons. This composite charge includes wharfage and supply of labour and / or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates."

1.5 Storage Charges

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as follows:

Description	Rate in ₹ per MT per Day or part thereof
Free period	6 days
First five days after expiry of free period	1.09
6th day to 10th day after expiry of free period	1.63
From 11th day onwards	2.18

Notes to 1.5:

- (i). Free period shall commence from the day following the day of complete discharge of cargo.
- (ii). For the purpose of free time, terminal's non-working days and Custom's notified holidays shall be excluded.
- (iii). Storage charge shall be payable for all days including terminal's non-working days and Custom's notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iv). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator.

1.6. Miscellaneous Charges:

Composite charge for all the miscellaneous services such as sweeping, weighment of wagons, trucks, receiving/ delivery of cargo etc., shall be levied at ₹ 2.66 per metric tonne.

1.7. General Note to Section-1.3 to Section-1.6 Above:

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period. However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.
- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance

Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - II

PERFORMANCE STANDARDS

Schedule of Performance Standards “Setting up of Riverine Jetty for handling Coal/Coke at Outer Terminal-1, Haldia Dock Complex, Kolkata Port Trust”

Gross Berth Output:

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. In case of coal/coke the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal multiplied by number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.

The norms of Gross Berth Output for Coal/ Coke are as follows:

- Gross Berth Output for the Panamax Vessels – 28,000/ Day /Berth.
- Gross Berth Output for the Handimax Vessels – 20,700/ Day /Berth.